



La revisione del regolamento sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)

Dossier n° 3 -
5 dicembre 2022

Tipo e numero atto	<i>Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio - COM(2021)812; proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio - COM(2022)384</i>
Data di adozione	<i>14 dicembre 2021; 27 luglio 2022</i>
Base giuridica	<i>Articoli 170-172 del TFUE</i>
Settori di intervento	<i>Rete transeuropea, rete di trasporti, infrastruttura dei trasporti, politica comune dei trasporti, progetti di interesse comune, neutralità climatica</i>
Esame presso le istituzioni dell'UE	<i>Commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo</i>
Assegnazione	<i>Commissione IX COM(2021)812: 2 dicembre 2022 COM(2022)384: 13 ottobre 2022</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Sì (per entrambe le proposte)</i>
Relazione del Governo ex art. 6 della legge 234	<i>Sì (per entrambe le proposte)</i>

Finalità e contesto

La proposta di regolamento in esame opera una profonda revisione degli **orientamenti** dell'Unione europea per lo sviluppo della **rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)**, attualmente disciplinati dal regolamento 1315/2013, che verrebbe abrogato.

La proposta è stata presentata nel dicembre 2021, tenendo conto degli esiti di una consultazione pubblica, nell'ambito di un pacchetto di iniziative sulla **mobilità sostenibile**, volto a promuovere la **decarbonizzazione del settore dei trasporti** (il quale, secondo quanto previsto dal **Green Deal**, dovrebbe ridurre le proprie emissioni di gas ad effetto serra del 90% entro il 2050). Il pacchetto comprende: una Comunicazione per l'**estensione della rete TEN-T ai paesi terzi limitrofi** (COM(2021)820); il **Piano d'azione per promuovere il trasporto ferroviario** di passeggeri transfrontaliero e a lunga percorrenza (COM(2021)810); il nuovo **Quadro per la mobilità urbana** (COM(2021)811); una proposta di direttiva (COM(2021) 813) per la revisione della direttiva sul **quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti**.

La revisione degli orientamenti TEN-T si prefigge **quattro obiettivi principali**:

- aumentare l'**efficienza** complessiva dei trasporti, alleviare la congestione e **ridurre le emissioni di gas a effetto serra** e l'**inquinamento** di aria e acqua, in particolare favorendo un aumento dei trasporti ferroviari, marittimi a corto raggio e per vie navigabili interne;

- agevolare il trasporto **senza soluzione di continuità**, promuovendo la **multimodalità** e l'**interoperabilità** tra i modi di trasporto TEN-T, integrando i nodi urbani nella rete, eliminando le strozzature e i collegamenti mancanti;
- **aumentare la resilienza** della rete TEN-T **ai cambiamenti climatici** e ad altri rischi naturali o a disastri provocati dall'uomo, nonché integrare i costi delle emissioni di gas a effetto serra nell'analisi costi-benefici;
- **migliorare** l'efficienza degli strumenti di **governance** della rete, razionalizzare gli strumenti di comunicazione e monitoraggio come pure le procedure di progettazione.

Nello scorso luglio la Commissione europea ha presentato una **proposta** di modifica al progetto iniziale che, per tenere conto delle conseguenze del conflitto in corso in Ucraina sulle prospettive dei collegamenti infrastrutturali con paesi terzi, estende **alcuni corridoi fino all'Ucraina e alla Moldavia** e rimuove alcuni tratti già previsti in **territorio russo e bielorusso**.

Sulla proposta il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili (MIMS) ha trasmesso, nell'aprile 2021, una relazione tecnica, ai sensi dell'articolo 6, comma 5, della legge n. 234/2012 (di seguito "la relazione tecnica"), ed una successiva relazione integrativa nello scorso maggio, che operano una valutazione dettagliata dell'impatto della proposta per l'Italia, prospettando alcune criticità ed indicando l'opportunità di chiedere modifiche di diversi aspetti nel corso del negoziato.

Base giuridica, sussidiarietà e proporzionalità

La **base giuridica** della proposta è individuata negli articoli da 170 a 172 del **TFUE** che, per consentire a cittadini e imprese di beneficiare pienamente dell'assenza di frontiere all'interno dell'Unione, sanciscono la **costituzione e lo sviluppo di reti transeuropee** nei settori delle infrastrutture di **trasporto**, delle **telecomunicazioni e dell'energia**. A tal fine l'UE favorisce l'interconnessione, l'interoperabilità e l'accesso a tali reti, con una particolare attenzione alla necessità di collegamento delle regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche (art. 170) e stabilisce orientamenti sugli obiettivi, le priorità e i principali interventi (art. 171).

In base all'art. 4, lettera *h*), del TFUE nel settore delle reti transeuropee la competenza dell'Unione concorre con quella degli Stati membri.

Per la dimensione europea e transfrontaliera delle politiche per lo sviluppo della rete TEN-T, che richiedono interventi a livello europeo, la proposta rispetta, ad avviso della Commissione, il principio di **sussidiarietà**. Anche le disposizioni relative alla mobilità urbana, di competenza degli Stati membri, sono limitate all'interconnessione del traffico urbano con quello interregionale e internazionale.

Secondo la Commissione è rispettato anche il principio di **proporzionalità**, in quanto gli interventi proposti non vanno al di là di quanto necessario per conseguire gli obiettivi strategici generali.

Sintesi delle principali innovazioni

In estrema sintesi, rispetto alla disciplina vigente, la proposta in esame:

- prevede, in sostituzione di quelli attuali, l'istituzione di **nove corridoi di trasporto europei, integrati con i corridoi ferroviari merci**, che dovrebbero costituire le **principali arterie** del trasporto dell'UE;
- dedica **sezioni specifiche alle differenti modalità di trasporto** (ferroviario, per vie navigabili interne, marittimo, stradale, aereo), ai **nodi urbani, ai terminali merci multi modali**, ed introduce più **elevati standard infrastrutturali**;
- prevede **misure per migliorare l'efficienza** dei trasporti, ad esempio nel trasporto ferroviario, la **velocità minima di linea di 160 km/h** per i servizi passeggeri e **100 km/h** per le merci e la

- previsione di **requisiti tecnici ed operativi** più efficienti (introduzione del profilo di carico P400, che consente la circolazione di **semirimorchi sui vagoni ferroviari** e tempi di sosta non superiori a 15 minuti nelle stazioni di frontiera per i treni merci internazionali);
- dispone nel trasporto stradale, tra l'altro, l'installazione di infrastrutture di **ricarica e rifornimento per i combustibili alternativi** lungo tutta la rete, in linea con la [Proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#) presentata nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55%" (*Fit for 55%*), che prevede una capacità di ricarica per i veicoli pesanti e leggeri sulla rete centrale e globale entro determinate scadenze;
 - impone, per quanto concerne i nodi urbani, alle **424** grandi città collocate sulla rete di dotarsi di **piani urbani della mobilità sostenibile** entro il **2025** in grado di promuovere la mobilità a zero emissioni e la diffusione di una flotta urbana più ecologica;
 - prevede l'incremento dei **centri di trasbordo** e dei **terminali passeggeri multimodali** per favorire la multimodalità, in particolare per l'ultimo miglio dei tragitti merci o passeggeri;
 - stabilisce che, entro il 31 dicembre 2030, gli **aeroporti** della rete centrale dovranno essere **collegati alla rete ferroviaria** a lunga distanza, compresa la rete ferroviaria ad alta velocità, e all'infrastruttura del trasporto stradale della rete;
 - incentiva la diffusione di **nuove tecnologie** per far progredire la **digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto**, contribuendo all'incremento della loro efficienza e al miglioramento della loro sicurezza;
 - pone in capo agli Stati membri l'obbligo di provvedere alle esigenze di **manutenzione** dell'infrastruttura, predisponendo anche specifici piani.

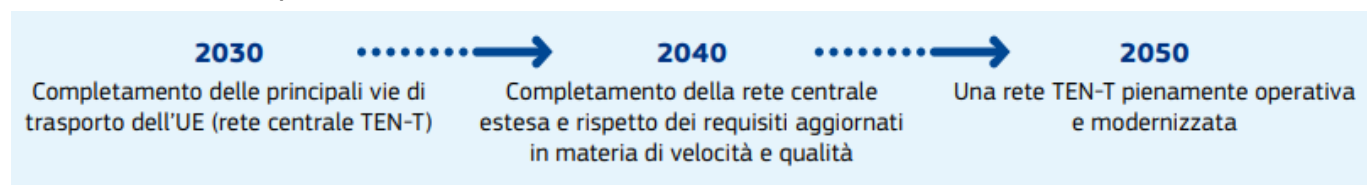
Le principali innovazioni sono riassunte anche nella seguente figura predisposta dalla Commissione europea:



La revisione della rete proposta dalla Commissione

La parte più rilevante della proposta di regolamento attiene alla **revisione** della rete transeuropea dei trasporti TEN-T (da ora in avanti "rete"), di cui si mantiene l'articolazione in una **rete centrale (Core network)** e una **rete globale (Comprehensive network)**, aggiungendo ad esse (art. 6) una **rete centrale estesa (Extended core network)**. Il completamento della rete avverrebbe in tre tappe:

- entro il **2030**, la **rete centrale**, consistente nei **tratti prioritari** per la realizzazione della rete;
- entro il **2040**, la **rete centrale estesa**, formata da ulteriori segmenti prioritari della rete;
- entro il **2050**, la **rete globale**, costituita da tutte le **infrastrutture** di trasporto esistenti e pianificate della rete, accompagnata dalla adozione di **misure per il suo uso efficiente e sostenibile** sul piano sociale e ambientale.



In particolare, per rispondere alle nuove finalità di sostenibilità e decarbonizzazione la proposta prevede che la rete si basi su: 1) modi di trasporto più **sostenibili** e una migliore integrazione delle diverse modalità di trasporto in un **sistema multimodale**; 2) coerenza dei nuovi progetti infrastrutturali sulla rete con **gli obiettivi climatici e resilienza ai cambiamenti climatici**; 3) **integrazione della rete con l'infrastruttura per la diffusione dei combustibili alternativi**.

Costi, vantaggi per l'economia e l'azione per il clima

La Commissione calcola che lo sviluppo della rete richieda **247,5 miliardi** entro il 2050. I **costi amministrativi** per il **settore privato** sono stimati in **8,6 milioni** di euro e quelli per le autorità pubbliche in **25,4 milioni** di euro (di cui 15,8 milioni per la Commissione europea e 9,6 milioni per le autorità degli Stati membri). A fronte di essi, secondo la valutazione d'impatto ([SWD\(2021\)473](#)) della Commissione, la revisione del regolamento in esame dovrebbe comportare i seguenti benefici economici:

- **Aumento previsto del PIL del 2,4 % entro il 2050** rispetto alla situazione attuale.
- Riduzione dei gas a effetto serra fino a un massimo dello 0,4 % entro il 2050, spostando più traffico sulle ferrovie e sulle vie navigabili interne, oltre a norme sulle emissioni per autovetture e furgoni.
- **840 000 nuovi posti di lavoro** - un aumento dello 0,5 % - entro il 2050.
- **Mobilizzazione di fondi** per le infrastrutture dell'UE, ad esempio a titolo del meccanismo per collegare l'Europa, mediante la Banca europea degli investimenti e prestiti privati.

Inoltre, le misure previste per il trasporto **ferroviario**, tra cui **l'aumento della velocità** per il trasporto passeggeri (**160 km/h**) e l'introduzione del **profilo di carico P400**, che consente la circolazione di **semirimorchi sui vagoni ferroviari**, aumenterebbero il trasporto su rotaia a scapito del settore stradale con buoni risultati di riduzione delle emissioni e dell'inquinamento atmosferico. La **riduzione dei costi derivanti dalla riduzione delle emissioni di CO2** è stimata in circa **387 milioni** di euro tra il 2021 e il 2050, mentre la **riduzione dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico** è stimata in **420 milioni** di euro.

Infine, le nuove norme dovrebbero inoltre contribuire alla **sicurezza del trasporto su strada** con una **riduzione dei costi esterni per infortuni** stimata in circa **3.930 milioni di euro** (entro il 2050).

*Nella relazione tecnica del MIMS si sottolineava la necessità di condizionare gli **obblighi degli Stati membri** connessi al completamento della rete alla **disponibilità di adeguate risorse finanziarie**.*

Alcuni dati sulla rete attuale

La seguente tabella, predisposta dalla Commissione europea, fornisce indicazioni in merito ai principali elementi della rete complessiva attuale:

La rete in cifre (2021)	Totale	Centrale
Lunghezza della rete ferroviaria	119 078 km	64 572 km
Lunghezza della rete stradale	108 597 km	47 318 km
Lunghezza della rete di vie navigabili interne	15 451 km	15 451 km
Numero di porti marittimi	282	66
Numero di porti interni	229	57
Numero di porti "marittimi e interni"	40	26
Numero di aeroporti	317	82
Numero di nodi urbani	424	337
Numero di terminali ferroviario-stradali	251	126

L'Italia nelle attuali mappe della rete TEN-T (a cura del Servizio Studi)

La normativa vigente per lo sviluppo delle reti TEN-T individua una rete allargata delle infrastrutture da realizzare entro il **2050**, **Comprehensive network o rete Globale**, ed una rete ristretta costituita dalle infrastrutture a maggior valenza strategica da completare entro il **2030**, **Core network o rete Centrale**. L'Italia è interessata da **quattro dei nove "Core Network Corridor (CNC)"**:

- **Scandinavo-Mediterraneo**, che attraversa l'Italia dal confine con l'Austria fino a Palermo; oltre al tunnel di base del Brennero, prevede i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta;
- **Baltico-Adriatico**, che attraversa la Regione delle Alpi orientali e l'Italia settentrionale; il tratto italiano inizia al valico del Tarvisio e si conclude a Ravenna e comprende i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna;
- **Mediterraneo**, che collega la Penisola iberica con il confine ungherese-ucraino e comprende i collegamenti ferroviari Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača, nonché i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana;
- **Reno-Alpi**, che comprende il nodo di Milano, i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara, tra cui il "terzo valico alpino dei Giovi" della linea AV/AC Milano-Genova, oltre ad una serie di interventi collegati alla realizzazione del nuovo tunnel di base del Gottardo (situato interamente in territorio svizzero) e del Sempione.

Tali corridoi comprendono:

- **9 nodi urbani**: Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo;
- **11 aeroporti della rete centrale**: Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al Serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera;
- **14 porti marittimi della rete centrale**: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia;
- **5 porti fluviali**: Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia;
- **15 interporti**: Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.

Vi sono poi le **Autostrade del Mare**, che rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti e consistono in **rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse e impianti** che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume **tra almeno due porti**, incluse le connessioni con l'entroterra.

Si ricorda che la **legge di Delegazione europea 2021 (legge [Legge 4 agosto 2022, n. 127](#))** prevede in Allegato A il recepimento della **direttiva (UE) 2021/1187**, finalizzata a velocizzare il completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), semplificando e armonizzando le procedure di rilascio delle autorizzazioni per l'attuazione di determinati progetti transfrontalieri (norme "smart TEN-T") della rete centrale.

I nuovi corridoi di trasporto europei

La proposta in esame prevede l'integrazione degli attuali **Corridoi della rete centrale e dei Corridoi ferroviari merci** (istituiti dal regolamento [UE 913/2010](#)) nei nuovi **Corridoi di trasporto europei** (art. 11). Questi sono definiti, dall'articolo 7 della proposta stessa, come **le parti della rete che rivestono la più alta importanza strategica** per la gestione di flussi di trasporto (merci e passeggeri) sostenibili e multimodali, e per lo sviluppo di infrastrutture interoperabili. Essi, costituiti da **ferrovie, strade, vie navigabili interne, porti, aeroporti e terminali ferroviario-stradali**, sarebbero i seguenti:

- **Atlantico,**
- **Mare del Nord – Alpi,**
- **Mare del Nord – Mar Baltico,**
- **Scandinavo – Mediterraneo**
- **Mar Baltico – Mar Adriatico,**
- **Reno – Danubio,**
- **Mediterraneo,**
- **Balcani Occidentali,**
- **Mar Baltico – Mar Nero – Mar Egeo,**

I corridoi che interessano il **territorio italiano** sono: il corridoio **Scandinavo – Mediterraneo, il Mediterraneo, il Mar Baltico – Mar Adriatico, il Mare del Nord – Alpi.**

Di particolare rilievo per l'Italia la **modifica del Corridoio Mar Baltico – Mar Adriatico**, che sarebbe **prolungato fino a Bari** (nelle mappe attuali termina a **Ravenna**).

*Nella citata relazione tecnica sono ricordate alcune delle **sezioni** elevate a rango di **rete centrale estesa** ed inserite nei tracciati dei corridoi, ad esempio la "Taranto-Sibari-Paola" sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, la "Laveno-Luino" e la "Alessandria-Novi Ligure" sul Corridoio Mare del Nord-Alpi, le sezioni "Vicenza-Treviso-Portogruaro" e "Padova-Treviso-Udine-Gorizia-Trieste" rispettivamente sui corridoio Mediterraneo e Mar Baltico-Mar Adriatico. La relazione fa altresì riferimento all'inclusione nella **rete globale** della sezione ferroviaria "Taranto-Brindisi" e delle tre tratte transfrontaliere ferroviarie "Fossano-Cuneo-Ventimiglia", "Bressanone (Bolzano) -Villach –Klagenfurt" e "Gorizia –Nova Gorica –Jesenice", rispettivamente con la Francia, l'Austria e la Slovenia.*

I corridoi devono essere sviluppati dagli Stati membri entro il **31 dicembre 2030** per l'infrastruttura che ricade nella rete centrale ed entro il **31 dicembre 2040** per la parte che ricade nella rete centrale estesa.

La Commissione potrà adottare **atti delegati per modificarne il tracciato**, tenendo conto dell'evoluzione dei flussi commerciali e del traffico o di modifiche sostanziali alla rete.

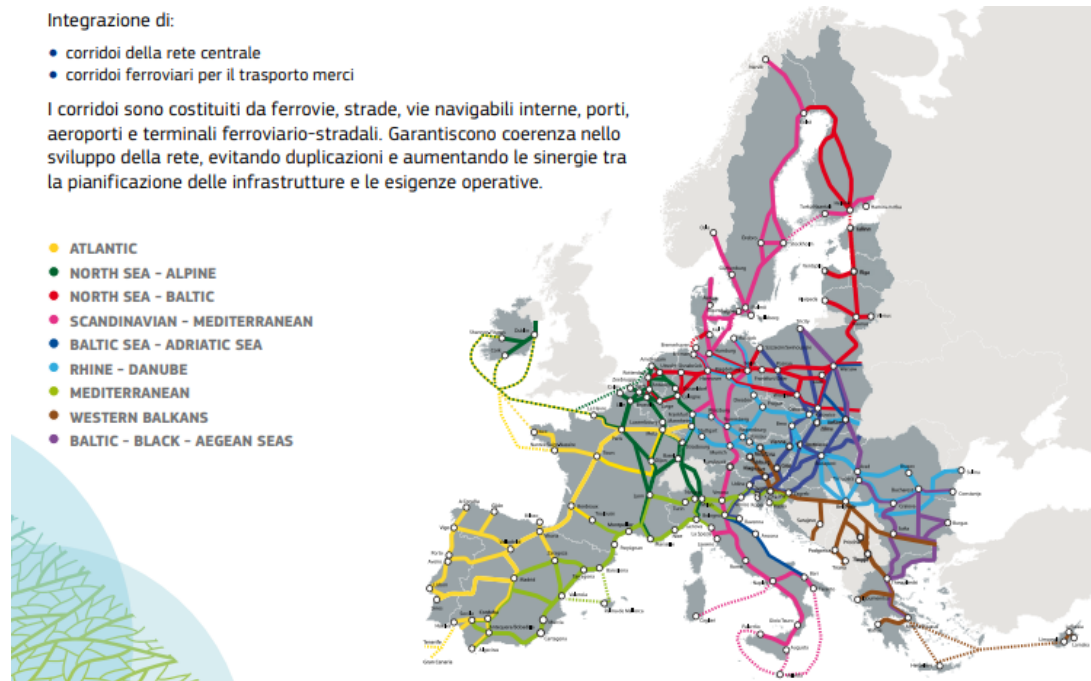
Nella realizzazione dei corridoi deve essere attribuita priorità (art. 13) alle misure necessarie a sviluppare:

- una **rete ferroviaria** per il trasporto **merci e passeggeri ad alte prestazioni e interoperabile** in tutta l'UE e (per la rete passeggeri) in grado di collegare tutti i nodi urbani;
- un'**infrastruttura senza soluzione di continuità** per le vie navigabili interne, il trasporto aereo e il trasporto marittimo;

- una rete di infrastrutture adeguate per i **combustibili alternativi** e per la circolazione di **veicoli ad emissioni zero**;
- soluzioni di **trasporto multimodali e interoperabili**;
- l'integrazione intermodale della catena logistica.

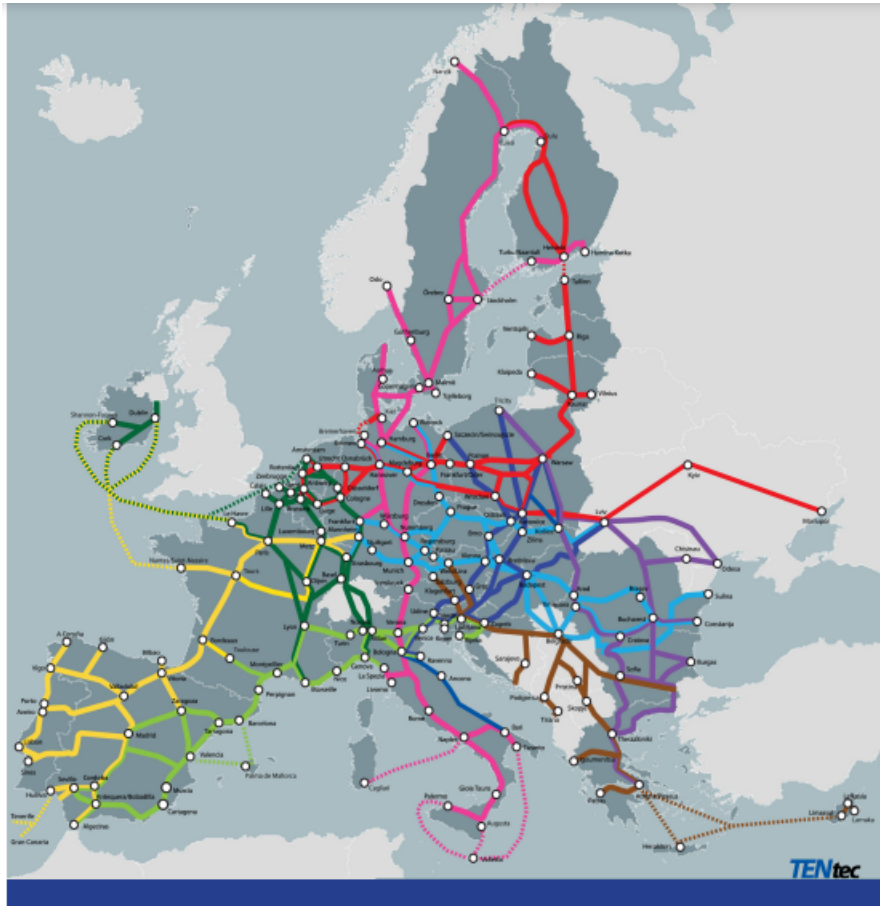
Le mappe che seguono illustrano il **tracciato della rete TEN-T** nella **proposta di revisione** e nella **successiva proposta di modifica** che prevede l'estensione al territorio ucraino e moldavo.

La nuova mappa della rete TEN-T



Fonte: Commissione europea

La nuova mappa della rete TEN-T estesa all'Ucraina



Fonte: Commissione europea

Nella **relazione tecnica** si prospetta la possibilità di avanzare in sede di negoziato proposte di modifica dei tracciati dei corridoi. Nella successiva relazione integrativa si valuta positivamente l'innovazione relativa ai Corridoi, in quanto consente di allineare la pianificazione degli investimenti e l'individuazione dei progetti transfrontalieri, di ottimizzare gli strumenti ed evitare duplicazioni (ad esempio tra i piani di investimento attualmente previsti dal regolamento UE 913/2010 e i piani di lavoro redatti dai coordinatori europei della rete TEN-T).

Nuovi nodi sul territorio italiano

I nodi della rete comprendono **nodi urbani, aeroporti, porti marittimi e interni e terminali ferroviario stradali**, elencati nell'Allegato II.

Tra le novità più rilevanti per l'Italia si segnala l'inserimento nella **rete centrale** del **porto di Civitavecchia** (già incluso nella rete globale) e del passante di **Mestre** sulla rete stradale.

La proposta aggiunge inoltre **40 i nuovi nodi urbani** ai 9 già compresi nel regolamento attuale (cfr sopra): Ancona, Andria, Aosta, Bari, Bergamo, Bolzano, Brescia, Campobasso, Catania, Ferrara, Firenze, Foggia, Forlì, Latina, Livorno, Messina, Modena, Monza, Novara, Padova, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Potenza, Prato, Ravenna, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Rimini, Salerno, Sassari, Siracusa, Taranto, Terni, Trento, Trieste, Udine, Verona, Vicenza. Per tali nodi urbani si prevede l'obbligo di adottare un **piano per la mobilità urbana sostenibile** (vedi *infra*).

I nuovi **aeroporti** inseriti sulla rete **globale** sono: Marina di Campo-isola d'Elba, Perugia e Rimini. Risulterebbero invece esclusi da tale rete gli aeroporti di Brescia e Forlì.

Tra i **porti marittimi** sono inclusi nella rete **globale**: Capri, Casamicciola-Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto S. Stefano e Procida.

I nuovi **terminali ferroviario-stradali** inclusi nella rete **globale** sono: Busto Arsizio-Gallarate, Faenza, Ortona, Pordenone, Portogruaro e Foggia-Incoronata, Forlì-Cesena-Villa Selva, Parma-Castelguelfo.

Sulla rete **centrale** sono inseriti i nuovi **terminali ferroviario stradali** di: La Spezia-Santo Stefano di Magra, Novara-Agonate, Milano-Segrate, Trieste-Fernetti.

Prato, che già figura sulla rete centrale come terminale ferroviario-stradale legato a Firenze, viene inserito tra i nodi urbani e confermato tra i **terminali ferroviario-stradali** sulla stessa rete.

Le altre previsioni della proposta in dettaglio

Principi e disposizioni generali

La proposta di regolamento è articolata in sei capi e 7 **allegati** che illustrano le mappe della rete. Ribadito che la rete transeuropea dei trasporti è costituita da una **rete globale**, una **centrale** e una **centrale estesa** (art. 1), viene precisato (art. 2) che essa comprende le **infrastrutture** di trasporto, l'**infrastruttura** per la diffusione dei **combustibili alternativi**, i **sistemi TIC** (tecnologie per l'informazione) per i trasporti e misure per la gestione e l'uso efficienti di tale infrastruttura e l'istituzione e il **funzionamento** di **servizi** di trasporto efficienti e sostenibili.

L'infrastruttura della rete è costituita dall'infrastruttura per il trasporto **ferroviario**, il trasporto per **vie navigabili interne**, il trasporto **marittimo**, il trasporto **stradale**, il trasporto **aereo**, il trasporto **multimodale** e il trasporto presso i **nodi urbani**.

L'articolo 4 stabilisce gli **obiettivi** della rete transeuropea dei trasporti: **sostenibilità, coesione, efficienza e maggiori benefici per tutti gli utenti**

L'articolo 5 stabilisce che la rete è pianificata, sviluppata e gestita **in modo efficiente sotto il profilo delle risorse**, nel rispetto dei requisiti ambientali applicabili a livello europeo e nazionale, attraverso: lo sviluppo di **infrastrutture nuove**; la **manutenzione di quelle esistenti**; la loro **interconnessione**; la realizzazione di **un'infrastruttura** di ricarica **per i combustibili alternativi**; la diffusione di nuove tecnologie **TIC** (tecnologie dell'informazione); **sinergie** con altre **reti**; lo sviluppo di **infrastrutture sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici** e ai disastri provocati dall'uomo.

Le **valutazioni ambientali** di piani e progetti sono effettuate in conformità della normativa dell'UE (di cui alle direttive 92/43/CEE e 2000/60/CE, 2001/42/CE, 2002/49/CE, 2009/147/CE e 2011/92/UE). Per i progetti di interesse comune per i quali la valutazione ambientale non è stata ancora effettuata alla data di entrata in vigore del regolamento, la valutazione dovrebbe comprendere il rispetto del **principio "non arrecare un danno significativo"**.

L'articolo 8 definisce i **progetti di interesse comune** come in grado di contribuire allo sviluppo della rete attraverso la creazione di **nuove infrastrutture di trasporto, ammodernamento delle infrastrutture esistenti** o misure che promuovono l'**uso efficiente** della rete.

I progetti devono: 1) **contribuire** ad almeno due degli **obiettivi generali** indicati dall'articolo 4; 2) essere **economicamente sostenibili** sulla base di un rapporto costi-benefici sotto il profilo socio-economico; 3) possedere un **valore aggiunto europeo**.

Per **progetti infrastrutturali transfrontalieri** la Commissione può adottare **atti di esecuzione** per chiedere agli Stati membri di istituire un'unica entità di realizzazione o gestione.

L'articolo 9 prevede che l'UE possa **cooperare con paesi vicini non appartenenti all'UE** per collegare la rete con le loro infrastrutture e assicurare i collegamenti alle frontiere. Mappe indicative dell'estensione della rete ai paesi terzi vicini sono comprese nell'**Allegato IV**.

Tra gli **obiettivi prioritari** della rete figurano i seguenti:

- incrementare l'attività di modalità di **trasporto merci e passeggeri più sostenibili** e in grado di **ridurre le emissioni di gas ad effetto serra**;
- garantire **accessibilità e connettività** per **tutte le regioni** dell'Unione;
- garantire un livello ottimale di integrazione e **interoperabilità** tra i diversi modi di trasporto;
- realizzare i **collegamenti mancanti**;
- realizzare l'**infrastruttura** per la circolazione dei **veicoli a emissioni zero**;
- mantenere e migliorare le infrastrutture esistenti in termini di **sicurezza**, protezione, **efficienza** del trasporto, **resilienza ai cambiamenti climatici e alle catastrofi**;
- implementare e diffondere sistemi basati sulle **tecnologie digitali** e dell'informazione.

Disposizioni specifiche per il trasporto ferroviario

L'art. 15 prevede che gli Stati membri provvedano entro il 2050 a **elettrificare** completamente l'**infrastruttura ferroviaria** della **rete globale** che deve essere **interoperabile** e rispondere, sulle **nuove** linee ferroviarie, a specifiche disposizioni tecniche:

- l'adozione dello **scartamento nominale standard europeo** (1435 mm) nello sviluppo di **nuove** linee ferroviarie, e un piano di migrazione al nuovo requisito per le linee esistenti (la misura è prevista dalla proposta modificata presentata nel mese di luglio, vedi *infra*);
- assicurare un **carico per asse** di almeno **22,5 tonnellate** e la circolazione di **treni merci** di almeno **740 m** di lunghezza;
- l'idoneità al trasporto di **semirimorchi sui vagoni ferroviari** (profilo **P400**, come previsto dal regolamento di esecuzione [UE 2019/777](#) della Commissione).

Entro il **2040** (art. 16) l'infrastruttura ferroviaria della rete centrale estesa deve consentire una **velocità minima prevalente** di **100km/h** per i **treni merci** e di **160 km/h** sulle **linee passeggeri**. Per le linee passeggeri da costruire o aggiornare gli Stati membri devono valutare la fattibilità di velocità più elevate. **Entro il 2030**, sulla rete centrale, le tratte ferroviarie devono comunque garantire la **velocità minima prevalente di 100 km/h per le linee merci**.

In base all'art. 17, inoltre, in tutta l'UE sarà progressivamente adottato il **sistema di gestione del traffico ferroviario [ERTMS](#)** (*European Rail Traffic Management System*), che consente la circolazione di treni di diversa nazionalità, sulla base di informazioni trasferite grazie ad un linguaggio comune e gestite con sistemi interoperabili di terra e di bordo. In particolare esso sarà essere applicato:

- dal 31 dicembre **2025** sulle **linee nuove o ammodernate** della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale;
- entro il 31 dicembre **2050** sull'**infrastruttura ferroviaria** della rete centrale, della rete centrale estesa e della rete globale.

Entro il **2030** gli Stati membri devono assicurare la **qualità dei servizi ferroviari** (art. 18), anche modificando i contratti con le imprese ferroviarie (cfr. art. 30 direttiva [2012/34/UE](#)), garantendo:

- un tempo di **stazionamento dei treni merci** alle frontiere **non superiore a 15 minuti**;
- l'arrivo **in orario** o con un **ritardo massimo di trenta minuti** per il 90% dei treni merci che attraversano una frontiera di un corridoio di trasporto europeo.

I **progetti di interesse comune** devono soddisfare le seguenti priorità:

- la **mitigazione** dell'impatto del **rumore** e delle vibrazioni causati dal trasporto e il miglioramento della **sicurezza dei passaggi a livello**;
- il **collegamento con i porti delle vie navigabili interne**;
- lo sviluppo, nella **costruzione o nell'ammodernamento di linee merci**, di infrastrutture per **treni** con una **lunghezza** tra **740 e 1500 m** e **carico per asse** pari a **22,5 t**;
- lo sviluppo di **tecnologie innovative** per le ferrovie, ad esempio per il controllo automatico del movimento dei treni, la gestione del traffico, la connettività digitale per passeggeri e la connettività 5G e per l'utilizzo di combustibili alternativi.

*Nella **relazione tecnica** le nuove misure di esercizio previste per il trasporto ferroviario merci e passeggeri, come il profilo di carico P400 per la circolazione sui vagoni ferroviari di semirimorchi e la velocità di linea di 160 km/h per le linee passeggeri, sono definite "sfidanti" e tali da richiedere maggiori investimenti. Con riguardo ai requisiti per le linee merci dei corridoi di trasporto europei, si sottolinea che questi richiedono il coinvolgimento di altri attori oltre ai gestori delle infrastrutture.*

In merito alla diffusione dell'ERMTS, vi si osserva che il suo dispiegamento in Italia è in linea con quanto proposto dalla Commissione e che tuttavia l'obbligo del suo utilizzo appare più problematico su rotte di accesso o di ultimo miglio su binari di raccordo privati, non gestiti dal gestore nazionale.

Disposizioni specifiche per il trasporto per vie navigabili interne

L'infrastruttura per le vie navigabili interne (art. 20) comprende: **fiumi, canali, laghi ed infrastrutture collegate** come chiuse, ponti, invasi, vie navigabili di accesso e collegamenti dell'ultimo miglio ai terminali merci multimodali collegati, porti interni, posti di ormeggio e sosta, attrezzature, sistemi digitali e delle tecnologie della comunicazione, infrastrutture per i combustibili alternativi e la raccolta dei rifiuti.

Sulla **rete centrale** i porti interni, entro il **31 dicembre 2030** devono:

- essere collegati all'infrastruttura stradale o ferroviaria;
- avere almeno un terminale merci multimodale aperto a tutti gli operatori;

Entro il **31 dicembre 2040** devono essere dotati di impianti per migliorare le prestazioni ambientali delle navi nei porti (impianti di raccolta, di degassaggio, misure di riduzione del rumore e volte a ridurre l'inquinamento atmosferico e idrico).

Un **porto interno** della **rete globale**, oltre rispondere a tutti e tre i requisiti precedenti entro il **31 dicembre 2050**, deve:

- avere un **volume di trasbordo merci annuo superiore a 500.000 tonnellate** (calcolato sulla media triennale più recente basata sulle statistiche Eurostat);
- essere **collocato sulla rete delle vie navigabili interne** della rete transeuropea dei trasporti.

Gli Stati membri devono (art. 22) mantenere condizioni di **buona navigazione** sulla rete delle vie navigabili interne. La Commissione europea può adottare **orientamenti** in merito e adottare **atti di esecuzione** per specificare il livello delle acque dei bacini idrici e stabilire requisiti ulteriori (ad es. servizi e posti di ormeggio, infrastrutture energetiche per l'accesso ai combustibili alternativi, applicazioni digitali).

Tra le priorità figurano (art. 23):

- **la modernizzazione delle vie navigabili** esistenti e la creazione di nuove, nonché delle infrastrutture;
- misure di **prevenzione** e mitigazione contro **inondazioni e siccità**;
- misure per il **miglioramento delle prestazioni** ambientali, comprese le navi a zero e basse emissioni, e la mitigazione dell'impatto sulla biodiversità.

Disposizioni specifiche per il trasporto marittimo

L'articolo 24 istituisce, **in sostituzione delle Autostrade del mare**, lo **spazio marittimo europeo**, costituito dall'**infrastruttura del trasporto marittimo** della rete centrale e della rete globale (porti, infrastrutture portuali, canali, accessi ai porti, collegamenti dei porti alla rete e ad altri modi di trasporto, sistemi TIC, infrastrutture per i combustibili alternativi), nonché da **azioni** volte a favorire il trasporto marittimo (ad es. attività che favoriscono la navigabilità in ogni periodo dell'anno, ad es. attività rompighiaccio), i sistemi TIC per i trasporti e i rilevamenti idrografici.

Un porto marittimo della **rete globale** deve rispondere ad almeno uno dei seguenti requisiti:

- volume totale annuo del **traffico passeggeri** superiore allo 0,1% del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione (rappresentato della media triennale più recente in base a dati Eurostat);

- volume totale annuo della **movimentazione** delle **merci** superiore allo 0,1% del corrispondente volume totale annuo di tutti i porti marittimi dell'Unione (rappresentato della media triennale più recente in base a dati Eurostat);
- essere collocato su un'**isola** in cui costituisce il solo **punto di accesso** ad una regione NUTS 3 (con popolazione compresa tra le 150.000 e le 800.000 persone) nella rete globale;
- essere situato in una regione **ultraperiferica o periferica**, ad un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.

Per i porti della rete centrale e globale gli Stati membri devono provvedere affinché:

- vi sia installata l'**infrastruttura** per i **combustibili alternativi**;
- siano dotati delle infrastrutture per migliorare le **prestazioni ambientali delle navi** (ad es. raccolta di rifiuti);
- siano implementati i **sistemi di monitoraggio del traffico navale** e d'informazione (**VTMIS**, *Vessel Traffic Management Information System*) e **SafeSeaNet** (sistema informativo di monitoraggio del traffico navale per la sicurezza portuale e marittima, la protezione dell'ambiente marino, l'efficienza del traffico e del trasporto marittimo);
- siano implementate le **interfacce uniche marittime nazionali** per la trasmissione di informazioni per gli scali nei porti, in conformità con il regolamento (UE)[2019/1239](#).

Entro il **31 dicembre 2050** gli Stati membri devono provvedere affinché:

- i porti marittimi della rete **globale** siano collegati con l'infrastruttura stradale e ferroviaria e, ove possibile, delle vie navigabili interne (salvo limitazioni geografiche specifiche o limitazioni fisiche significative);
- i porti marittimi della rete globale che assicurano il traffico merci offrano almeno un terminale merci multimodale aperto a tutti gli operatori;
- i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari colleghino due mari o permettano di accedere a porti marittimi dal mare e corrispondano almeno alle vie navigabili interne che soddisfano i requisiti per una buona navigazione;
- i porti marittimi della rete globale collegati alle vie navigabili interne siano dotati di capacità di movimentazione dedicata per le navi delle vie navigabili interne.

I medesimi requisiti devono essere soddisfatti entro il **31 dicembre 2030** dall'infrastruttura marittima della **rete centrale**.

Priorità aggiuntive sono individuate (art. 27) per i progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura marittima:

- l'**ammodernamento** degli **accessi marittimi** (frangiflutti, canali, tratti navigabili, chiuse, dragaggi principali e ausili alla navigazione) e la **costruzione** e l'ammodernamento delle **infrastrutture portuali** di base (bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra);
- una maggiore **digitalizzazione** e **automazione**, finalizzate alla sicurezza e alla sostenibilità;
- il ricorso a nuove tecnologie che favoriscano l'utilizzo di **combustibili** e sistemi di propulsione a **basse o zero emissioni**;
- il miglioramento della **resilienza**, anche **ai cambiamenti climatici**, delle catene logistiche e del commercio marittimo internazionale;
- misure per **ridurre il rumore e il consumo energetico**;
- promozione di **navi a basse o zero emissioni** nei collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio, misure per **migliorare le prestazioni ambientali** del trasporto marittimo, per l'ottimizzazione degli scali portuali o delle catene di approvvigionamento.

Disposizioni specifiche per il trasporto stradale

L'infrastruttura del trasporto stradale comprende **strade** che svolgono **un ruolo importante nel trasporto merci e passeggeri a lunga distanza**, collegano i **principali centri urbani ed economici** e sono **interconnesse con altri modi di trasporto**.

Comprende inoltre ponti, gallerie, raccordi, attraversamenti, interscambi, corsie di emergenza, aree di parcheggio e di sosta ed aree di parcheggio sicure per i veicoli commerciali, sistemi di pesatura in movimento (per il controllo dei mezzi pesanti), infrastrutture per gli impianti di ricarica di combustibili alternativi. Infine comprende le attrezzature correlate, i sistemi TIC per i trasporti, i collegamenti con terminali merci multimodali e i terminali di autobus.

Tra le attrezzature sono comprese quelle per la gestione del traffico, la diffusione di informazioni stradali, la riscossione dei pedaggi, la sicurezza e la riduzione dell'impatto sull'ambiente, il rifornimento dei veicoli.

Sulla **rete centrale** e sulla **rete centrale estesa** gli Stati membri devono tra l'altro garantire (art. 29, par. 1 e art. 30):

- il più alto livello di **sicurezza** e di **protezione ambientale** nella progettazione, costruzione o ammodernamento delle strade;
- la **conformità delle gallerie stradali** superiori ai **500 m di lunghezza** (alla direttiva 2004/54/CE);
- l'**interoperabilità** dei sistemi di **riscossione dei pedaggi** (in conformità della direttiva UE 2019/520);
- la conformità di **sistemi di trasporto intelligenti** (sistemi e tecnologie dell'informazione applicati ai trasporti, oggetto della proposta della Commissione [COM\(2021\) 813](#));
- la conformità dell'infrastruttura per i **combustibili alternativi** alla [Proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#) presentata nell'ambito del pacchetto "Fit for 55%" ed ancora in fase di esame.

Entro il **31 dicembre 2025** sulla rete centrale (art. 30) ed entro il **31 dicembre 2030** sulla **rete globale** (art. 29), gli Stati devono garantire l'implementazione o l'uso di sistemi per la sicurezza, per la raccolta di dati sul traffico stradale e per fornire informazioni di base sulla viabilità utili alla sicurezza stradale.

Entro il **31 dicembre 2030**, sulla rete **centrale** e sulla rete centrale estesa, ed entro il **31 dicembre 2050** sulla **rete globale**, devono essere garantite **aree di sosta** ogni **60 km**, dotate di adeguato spazio di parcheggio, attrezzature di protezione e sicurezza (art. 29, par. 2, lettera b).

Nella relazione tecnica il requisito di distanza massima proposto (60 km) viene definito troppo impegnativo, ritenendo che potrebbe essere portato a 150 km.

Ulteriori requisiti devono essere rispettati entro il **31 dicembre 2040** sulla rete centrale e sulla rete centrale estesa, ed entro il **31 dicembre 2050** sulla **rete globale**:

- strade con **carreggiate distinte e separate**, prive di intersezioni con altre strade, linee ferroviarie, sedi tranviarie, piste ciclabili o percorsi pedonali;
- **aree di parcheggio** sicure ogni **100 km** con spazio adeguato per i veicoli commerciali;
- sistemi di **pesatura in movimento ogni 300 km** (per verificare che i veicoli non superino i pesi massimi autorizzati dalla direttiva 96/53/CE).

Priorità aggiuntive dei **progetti di interesse comune** sono individuate dall'articolo 31 e riguardano:

- la promozione della **sicurezza stradale**, con specifico riguardo agli **utenti vulnerabili** e alle **persone a mobilità ridotta**;
- la **riduzione della congestione** sulle strade esistenti, attraverso una gestione intelligente del traffico (oneri di congestione dinamici o **pedaggi differenziati** in base all'ora del giorno, alla settimana o alla stagione);
- l'introduzione di **tecnologie innovative**, strumenti di applicazione intelligenti e automatizzati e infrastrutture **5G**;
- **percorsi pedonali e ciclabili** nella costruzione o nell'ammodernamento di tratti stradali.

Disposizioni specifiche per il trasporto aereo

L'infrastruttura del trasporto aereo comprende: lo **spazio aereo**, le rotte e le vie aeree; gli **aeroporti** e le relative infrastrutture e attrezzature; le **connessioni** con gli altri modi della rete; i sistemi **ATM** (*Air traffic management*)/**IANS** (*Air navigation service*) e relative **attrezzature**, anche

spaziali; le infrastrutture per i combustibili alternativi e per la fornitura di elettricità agli aerei in stazionamento (si veda la [proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#)), le infrastrutture per la produzione *in loco* di combustibili alternativi, per il miglioramento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni acustiche e ambientali e che incidono sul clima generate anche dai servizi a terra, dalle operazioni degli aeromobili e dal trasporto di passeggeri a terra; le infrastrutture per la raccolta differenziata, la prevenzione dei rifiuti e per le attività del settore dell'economia circolare.

Un aeroporto della **rete globale** deve soddisfare i seguenti requisiti:

- un **volume** totale annuo di **traffico merci** pari allo **0,2%** del corrispondente volume totale annuo di tutti gli aeroporti dell'UE;
- un **volume** totale annuo di **traffico passeggeri** pari ad almeno lo **0,1%** del corrispondente volume totale annuo di tutti gli aeroporti dell'UE, a meno che non si tratti di un aeroporto fuori da un raggio di 100 km dal più vicino aeroporto sulla rete globale o da un raggio di 200 km da una linea ferroviaria ad alta velocità.

I volumi di traffico sono calcolati sulla base della più recente media triennale, in base alle statistiche Eurostat.

Gli Stati membri devono assicurare, entro il **31 dicembre 2030** per la rete centrale, ed entro il **31 dicembre 2050** per la rete globale, il **collegamento degli aeroporti della rete con la rete ferroviaria** a lunga distanza e ad alta velocità e **alla rete stradale**.

Ulteriori **requisiti comuni** ad entrambi le reti, centrale e globale, prevedono:

- la presenza in tutti gli aeroporti di almeno **un terminale** aperto a tutti gli operatori e a tutti gli utenti;
- l'applicazione alle infrastrutture del trasporto aereo delle norme per la **protezione dell'aviazione civile** da atti di **interferenza illecita** (cfr. [regolamento CE 300/2008](#));
- infrastrutture coerenti con la realizzazione del **cielo unico europeo** e le norme da questo previste per la sicurezza e la gestione del traffico aereo;
- l'installazione presso gli aeroporti **dell'infrastruttura per i combustibili alternativi** così come prevista dalla [proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi](#);
- la fornitura di aria precondizionata agli aeromobili in stazionamento.

Priorità aggiuntive per i **progetti di interesse comune** (art. 34) sono:

- l'aumento **dell'efficienza energetica** e **operativa** degli aeroporti;
- il sostegno alla **realizzazione del cielo unico europeo** e di **sistemi interoperabili** (ad es. sviluppati nell'ambito del progetto SESAR);
- il miglioramento della **digitalizzazione** e dell'**automazione**, particolarmente rivolte ad una maggiore sicurezza;
- il miglioramento della **sostenibilità** e **mitigazione** degli **impatti climatici, ambientali ed acustici**, anche grazie al ricorso a tecnologie innovative, combustibili alternativi e aeromobili e infrastrutture a **basse o zero emissioni**.

Disposizioni specifiche per i terminali merci multimodali

I **terminali merci multimodali** sono elencati nell'[Allegato II](#) come terminali ferroviario-stradali e si trovano nei **porti marittimi**, nei **porti interni**, all'interno o in prossimità di un **nodo urbano** (art. 35).

Comprendono (art. 36): **infrastrutture di connessione** tra i diversi modi di trasporto all'interno di un terminale e nelle vicinanze; **attrezzature** (gru, trasportatori, dispositivi per la movimentazione delle merci tra diversi modi di trasporto); **aree dedicate** (porte di accesso, aree buffer, di attesa, di trasbordo, di guida o carico); **sistemi TIC** (ad es. in grado di facilitare la pianificazione della capacità dell'infrastruttura, le operazioni e i collegamenti di trasporto), **infrastrutture per i combustibili alternativi**.

Gli Stati membri devono provvedere una **capacità sufficiente** di terminali merci multimodali a servizio della rete, in grado di soddisfare i flussi di traffico attuali e futuri, in particolare a supporto dei **nodi urbani**, dei **centri industriali**, dei porti e dei **poli logistici**.

Entro **due anni** dall'entrata in vigore del regolamento, gli Stati membri devono effettuare un'**analisi di mercato e prospettiva** sui terminali merci multimodali sul loro territorio e nelle zone di confine con altri Stati membri. Tale analisi deve essere presentata entro i successivi sei mesi alla Commissione europea assieme

ad un **piano d'azione per lo sviluppo di una rete di terminali merci multimodali** e ad un **elenco dei terminali ferroviario-stradali** che lo Stato propone di aggiungere agli allegati I e II.

Un terminale della rete deve soddisfare i seguenti **requisiti** (art. 35):

- un **volume di trasbordo merci annuo superiore**, per le merci non sfuse, alle **800.000 tonnellate** o, per le merci sfuse, allo **0,1%** del corrispondente **volume totale annuo delle merci** movimentate in tutti i **porti marittimi dell'UE**;
- in alternativa, essere il terminale ferroviario-stradale indicato da uno Stato membro per una regione.

Gli Stati membri devono inoltre provvedere che i terminali:

- siano collegati, dove possibile, ai modi di trasporto disponibili nella zona;
- **entro il 31 dicembre 2030** siano dotati di almeno una stazione di **ricarica** per i **combustibili alternativi** dedicata ai **veicoli pesanti**;
- **entro il 31 dicembre 2030** siano dotati di **strumenti digitali** e assicurino flussi informativi all'interno di un terminale e tra i modi di trasporto.

Entro il **31 dicembre 2030**, inoltre, i terminali merci multimodali collegati alla rete ferroviaria, classificati come terminali intermodali e che effettuano trasbordi verticali, devono essere in grado di movimentare tutti i tipi di unità di carico intermodali.

Entro il **31 dicembre 2040**, i terminali merci multimodali collegati alla rete ferroviaria devono essere in grado di accogliere **treni di 740 m** di lunghezza o, laddove ciò non sia fattibile, devono essere adottate misure per migliorare la gestione di treni aventi di 740 m di lunghezza, (estensione ed elettrificazione dei binari di manovra di partenza e di arrivo, adeguamento ai sistemi di segnalamento e miglioramenti alla configurazione dei binari).

Entro il **31 dicembre 2050** gli Stati membri devono garantire che i terminali merci multimodali siano collegati alla rete ferroviaria, siano in grado di gestire qualsiasi **treno di 740 m** di lunghezza.

Nell'ambito del **trasporto multimodale** per i progetti di interesse comune l'art. 38 individua le seguenti priorità aggiuntive:

- facilitare le **interconnessioni** tra i diversi modi di trasporto;
- **rimuovere gli ostacoli tecnici e amministrativi** al trasporto multimodale, anche utilizzando le **Efti** (*electronic freight transportation information, ehti*);
- sviluppare un **flusso di informazioni senza interruzioni** per la **fornitura di servizi** di trasporto in tutto il sistema transeuropeo;
- facilitare l'**interoperabilità** per la condivisione dei dati, l'accesso ai dati e il loro riutilizzo all'interno dei modi di trasporto e tra di essi;
- promuovere la possibilità per i **binari privati** sulla rete di gestire treni di 740 m di lunghezza.

Disposizioni specifiche per i nodi urbani

I **nodi urbani**, elencati all'[Allegato II](#), sono il **punto di partenza o la destinazione finale per passeggeri e merci che si spostano sulla rete** e sono punti di trasferimento nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi. Per tale ragione, è essenziale garantire che non vi siano ostacoli al **trasporto multimodale** come le strozzature di capacità o **un'insufficiente connettività della rete**. L'articolo 56 prevede l'inclusione nella rete dei nodi urbani con oltre **100.000 abitanti**. L'[Allegato II](#) classifica, come già ricordato, nodi urbani **49 città** italiane e **424** nell'intera **UE**. I **nodi** comprendono:

- l'**infrastruttura di trasporto** nel nodo urbano che fa parte della rete, varianti comprese, e che aumenta le prestazioni della rete;
- i punti di accesso alla rete quali **stazioni ferroviarie** multimodali, **terminali merci** multimodali, **porti** o **aeroporti**;
- i **collegamenti di primo e ultimo miglio** tra e verso tali punti di accesso.

L'art. 40 individua i **requisiti** dei nodi urbani che gli Stati membri dovranno garantire a partire dalla disponibilità di **un'infrastruttura di ricarica** e di **rifornimento per i combustibili alternativi**, anche nelle piattaforme logistiche e per il trasporto pubblico.

Entro il **31 dicembre 2025** gli Stati membri devono garantire l'adozione nei nodi urbani di un **Piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS)** a lungo termine per merci e passeggeri (si veda l'[Allegato V](#)). Il Piano deve comprendere misure per integrare i diversi modi di trasporto, promuovere una **mobilità a emissioni zero**, e **ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico**. Gli **Stati membri** devono istituire un **programma nazionale di sostegno per i PUMS** destinato a promuovere l'adozione di tali piani e a **migliorare il coordinamento tra regioni, città e piccoli centri** (si veda il considerando 52).

Entro la stessa data gli Stati membri devono garantire la **raccolta** e la **presentazione annuale** alla Commissione, di **dati sulla mobilità urbana** per ogni nodo urbano riguardanti tra l'altro le **emissioni di gas ad effetto serra**, la **congestione** di traffico, incidenti e feriti, l'accesso ai servizi di mobilità, inquinamento atmosferico e acustico. Entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento un atto di esecuzione della Commissione stabilirà una metodologia per la raccolta dei dati da parte degli Stati membri.

Il preambolo della proposta richiama anche (considerando 53) la [missione](#) istituita nell'ambito del programma quadro [Orizzonte Europa](#), che invita 100 città europee a redigere **Contratti di Città per il Clima** per la **neutralità climatica** entro il **2030**. I contratti costituiscono un impegno politico, non giuridicamente vincolante, e le città coinvolte in Italia sono **Bergamo, Bologna, Firenze, Milano, Padova, Parma, Prato, Roma e Torino**.

*Nella **relazione tecnica** si ricorda che la normativa italiana già prevede l'obbligo di redazione dei PUMS per le città con popolazione superiore ai 100.000 abitanti e che tale obbligo verrà esteso dal 2025 alle città con oltre 50mila abitanti dal Piano Energia e Clima. Nella relazione sono inoltre prospettate ipotesi di modifica da proporre nel corso del negoziato, tra cui: 1) l'estensione della disciplina sulla **mobilità urbana** al nodo urbano di **Lecce**, anche se al di sotto della soglia demografica dei 100.000 abitanti, per la strategicità della sua posizione geografica; 2) la cadenza biennale del monitoraggio degli indicatori, che sarebbe così allineata alle tempistiche della normativa nazionale; 3) una deroga per i nodi urbani con meno di 100.000 abitanti rispetto all'obbligo di sviluppare almeno un terminale merci ferroviario all'interno o in prossimità dei nodi più piccoli.*

Entro il 31 dicembre 2030 gli Stati membri dovranno realizzare interconnessioni sostenibili, sicure e senza soluzione di continuità:

- per il trasporto passeggeri e merci un'interconnessione sostenibile tra i modi di trasporto ferroviario, stradale, aereo e se opportuno, l'infrastruttura delle vie navigabili interne e marittime;
- per il trasporto passeggeri la possibilità per i passeggeri di accedere a informazioni, prenotazioni, pagamenti e biglietti attraverso servizi digitali;
- lo sviluppo di nodi passeggeri multimodali per favorire i collegamenti del primo e dell'ultimo miglio, dotati di almeno una stazione di ricarica per i combustibili alternativi.

Entro il 31 dicembre 2040 dovranno sviluppare almeno un terminale merci multimodale che consenta una capacità di trasbordo sufficiente all'interno o in prossimità del nodo urbano.

Priorità aggiuntive per i nodi urbani sono:

- l'**interconnessione** senza soluzione di continuità tra l'infrastruttura della rete TEN-T e quella per il trasporto regionale e locale;
- la mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito;
- la promozione di trasporti e di una mobilità a emissioni zero efficienti e silenziosi;
- l'aumento della quota del trasporto pubblico;
- lo scambio digitale di informazioni sui trasporti e sul traffico.

Trasporti intelligenti e resilienti

Il capo IV prevede disposizioni per l'utilizzo di sistemi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (**sistemi TIC**) nei servizi di trasporto di merci al fine di migliorarne la sostenibilità, ottimizzare la gestione e la capacità del traffico e consentire lo scambio di informazioni, aumentare l'efficienza e la sicurezza energetica e la resilienza della rete ad eventi naturali e causati dall'uomo, consentire di prevenire rischi per la sicurezza o l'ordine pubblico. L'art. 42 prevede che tali sistemi siano adottati in tutta l'UE e siano **interoperabili** in tutti gli Stati membri.

Essi comprendono:

- il sistema **ITS** (*Intelligent transport systems* o sistemi per il trasporto intelligente) per il trasporto stradale;
- i sistemi di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (**VTMIS**, *Vessel Traffic Management Information System*) e il sistema di interfaccia unica marittima europea (**EMSW**, *European Maritime Single Window environment*) per il trasporto marittimo;
- il servizio d'informazione fluviale (**RIS**, *River information service*) per le vie navigabili interne;
- il sistema di servizi di gestione del traffico aereo/navigazione aerea (sistemi **ATM**, *Air traffic management*/**ANS**, *Air navigation services*);
- il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (**ERTMS**).

Gli **Stati membri** (art. 43) promuovono **progetti di interesse comune** che forniscano **servizi di trasporto merci** efficienti e utili a contribuire alla riduzione delle emissioni di diossido di carbonio e altri impatti negativi sull'ambiente.

Tali progetti si prefiggono, in primo luogo, di migliorare l'uso sostenibile dell'infrastruttura di trasporto, di promuovere la diffusione di servizi di trasporto innovativi nonché di sistemi TIC per i trasporti, oltre che lo sviluppo di infrastrutture ausiliarie necessarie per conseguire principalmente gli obiettivi ambientali e connessi alla sicurezza di tali servizi; in aggiunta, gli ulteriori obiettivi sono quelli di facilitare le operazioni di servizi di trasporto multimodale, promuovere l'efficienza sotto il profilo delle risorse e un esercizio a emissioni zero o a basse emissioni e, in ultimo, migliorare i collegamenti con le parti più vulnerabili e isolate dell'Unione.

Al fine di garantire che la rete **TEN-T** sia costantemente **al passo con lo sviluppo e con le tecnologie innovative**, gli Stati membri:

- mirano a sostenere e promuovere (art. 44) la **decarbonizzazione** dei trasporti attraverso una transizione verso mezzi a emissioni zero e basse emissioni e attraverso l'introduzione di soluzioni come sistemi di fornitura di idrogeno ed elettricità e i combustibili sostenibili;
- mirano a sostenere l'adozione e la **diffusione di nuove tecnologie digitali** e lo **sviluppo di servizi digitali di mobilità multimodale**, i quali contribuiscono a migliorare l'integrazione dei diversi modi di trasporto e a favorire modi di trasporto più sostenibili;
- promuovono modi efficaci per **fornire informazioni accessibili e comprensibili agli utenti e ai fornitori di servizi di trasporto** in materia di interconnessioni, interoperabilità e multimodalità, oltre che per quanto riguarda gli impatti ambientali delle loro scelte in termini di trasporto. In ultimo, essi mirano a promuovere **misure dirette a ridurre i costi esterni**, come la congestione, i danni alla salute e ogni tipo di inquinamento, tra cui il rumore e le emissioni;
- hanno il compito di migliorare **la sicurezza e la resilienza dell'infrastruttura di trasporto rispetto ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali, ai disastri provocati dall'uomo e alle perturbazioni intenzionali** che incidono sul funzionamento del sistema di trasporto dell'Unione nella **pianificazione dell'infrastruttura** (art. 46).

Anche nell'attuare i **progetti di interesse comune**, gli Stati devono tenere conto **delle interdipendenze e dei collegamenti** con altre reti come quella delle telecomunicazioni ed elettrica, nonché della **sicurezza** e della **qualità strutturale delle infrastrutture durante il loro intero ciclo di vita**, anche con riguardo alle condizioni climatiche future.

I progetti di interesse comune per i quali deve essere effettuata una **valutazione dell'impatto ambientale** in conformità con la [direttiva 2011/92/UE](#) sono soggetti ad una **valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici**, finalizzata ad assicurarne la resilienza agli effetti negativi dei cambiamenti climatici. Nell'analisi costi-benefici deve essere infatti integrato il **costo delle emissioni di gas a effetto serra**. Tale

requisito non si applica ai progetti per i quali la valutazione dell'impatto ambientale è stata **completata prima dell'entrata in vigore** del nuovo regolamento.

Gli Stati membri provvedono (art. 48) alla manutenzione dell'infrastruttura della rete in modo da assicurare lo stesso livello di servizio e sicurezza nell'**intero ciclo di vita**. Si prevedono inoltre **piani di manutenzione a lungo termine** comprensivi dei costi, che devono essere presi in considerazione fin dalla pianificazione ed anche nelle fasi di ammodernamento.

*Con riferimento alla manutenzione, nella **relazione tecnica** si rileva l'opportunità di una formulazione più flessibile in materia di obblighi dei gestori delle infrastrutture e si sottolinea che i costi di manutenzione dovrebbero essere presi in considerazione fin dalla progettazione, prevedendone il finanziamento con i fondi previsti dal Meccanismo per collegare l'Europa (MCE).*

Le infrastrutture della rete devono garantire l'**accessibilità** (art. 49) senza soluzione di continuità per **tutti gli utenti**, con particolare attenzione alle persone in situazioni di vulnerabilità, con disabilità o a mobilità ridotta, o residenti nelle regioni ultraperiferiche, remote, rurali, insulari, periferiche.

L'attuazione dei corridoi di trasporto europei e delle priorità orizzontali

Il capo V riguarda l'**attuazione dei corridoi di trasporto europei**, definiti dall'art. 50 come uno strumento per **facilitare l'implementazione coordinata di parti della rete**, migliorare i collegamenti transfrontalieri ed eliminare le strozzature all'interno dell'UE. I corridoi sono incentrati su: integrazione modale, interoperabilità, sviluppo coordinato dell'infrastruttura, in particolare nelle tratte transfrontaliere, sostegno alla digitalizzazione dei trasporti. **Priorità orizzontali** per lo sviluppo della rete sono:

- il richiamato **sistema ERMTS**;
- lo **spazio marittimo europeo**.

Per la realizzazione dei corridoi di trasporto, del sistema ERMTS e dello spazio marittimo europeo, la proposta **conferma** la figura del **coordinatore europeo**, designato dalla Commissione con un mandato di **4 anni rinnovabile**, per ciascun corridoio e per ciascuna priorità.

I coordinatori devono tra l'altro redigere, **entro due anni** dall'entrata in vigore del regolamento e poi ogni quattro, un **piano di lavoro** elaborato di concerto con gli Stati membri interessati, di cui controllano l'attuazione. Il piano deve includere l'individuazione dei collegamenti mancanti, un'analisi degli investimenti necessari, l'individuazione di possibili soluzioni e **obiettivi intermedi** per la rimozione degli ostacoli. Devono inoltre redigere una **relazione annuale sullo stato di avanzamento**.

La proposta attribuisce maggiore rilevanza al ruolo del coordinatore, prevedendo che debba essere consultato dalla Commissione in merito alle **domande di finanziamento dell'UE** nell'ambito del **meccanismo per collegare l'Europa** (MCE, regolamento (UE) [2021/1153](#)) e assegnandogli il compito di verificare la coerenza dei progetti proposti dagli Stati membri per il cofinanziamento del MCE con le priorità del piano di lavoro.

Inoltre, il **primo piano di lavoro** presentato costituisce la base per un **atto di esecuzione** della Commissione in cui sono definite le priorità per la pianificazione delle infrastrutture e degli investimenti.

*In merito al ruolo dei coordinatori, nella **relazione tecnica** si ritiene positivo l'ampliamento delle loro competenze alla valutazione sulla coerenza con i Piani di lavoro; si sottolinea tuttavia che l'individuazione delle priorità e degli investimenti dovrebbe essere mantenuta nella sfera nazionale e che dovrebbe essere valutata l'effettiva necessità di un coordinatore nazionale per il sistema ERMTS.*

Atti delegati ed esecutivi

Oltre ai casi citati, la Commissione può adottare ulteriori **atti di esecuzione** per tratte specifiche, per l'attuazione di tratte transfrontaliere complesse o per fissare requisiti specifici delle infrastrutture, per stabilire **esenzioni** rispetto ai requisiti in casi giustificati, motivati da particolari condizioni (limitazioni geografiche o fisiche specifiche, assenza di un determinato livello di traffico) e da valutazioni costi-benefici sotto il profilo socioeconomico dell'impatto sull'interoperabilità.

La Commissione può inoltre modificare con atti delegati gli allegati I e II, **includendo o escludendo porti interni, marittimi e aeroporti nella rete globale**, in relazione al volume di traffico registrato negli ultimi tre anni, **includendo ulteriori nodi urbani** se è dimostrato che la loro popolazione supera i 100.000 abitanti, includendo **ulteriori terminali merci multimodali**, **adeguando le mappe** dell'infrastruttura stradale, ferroviaria e della navigazione interna in modo da rispecchiare i progressi compiuti (art. 56).

L'attribuzione alla Commissione della competenza di adottare atti delegati dovrebbe essere valutata alla luce dell'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che consente l'adozione di atti non legislativi di portata generale che integrano o modificano determinati "elementi non essenziali dell'atto legislativo". Al riguardo, appare opportuno acquisire l'avviso del Governo in merito alla natura di "elemento non essenziale" delle previsioni di cui agli allegati I e II, che recano rispettivamente le mappe e l'elencazione dei nodi, e dunque alla loro modificabilità mediante un atto delegato della Commissione.

Comunicazione, monitoraggio, riesame e ritardi

Il capo VI reca disposizioni in merito agli obblighi di **comunicazione e monitoraggio**, all'esercizio della **delega**, alla procedura di comitato, al **riesame del regolamento**, alle procedure relative ai ritardi nell'attuazione della rete e alle possibilità di esenzioni.

Gli Stati membri (art. 55), che devono **informare la Commissione** dei progressi compiuti nella realizzazione dei progetti di interesse comune, garantiscono la **coerenza dei piani nazionali in materia di trasporti** e di investimenti con la politica dell'UE, con le priorità e con le scadenze previste dalla proposta di regolamento e dai piani di lavoro per i corridoi e le priorità orizzontali. Devono inoltre **notificare alla Commissione i progetti di piani e programmi nazionali** (o loro modifiche) per lo sviluppo della rete, almeno **dodici mesi prima** della loro adozione.

La proposta prevede che la Commissione proceda, **entro il 31 dicembre 2033**, ad una **valutazione della rete centrale** e della sua conformità al regolamento, nonché ad un **riesame dello stato di realizzazione della rete centrale estesa e della rete globale**. In caso di **ritardo significativo** nell'avvio o nel completamento dei lavori sulla rete centrale (art. 62), sulla rete centrale estesa e sulla rete globale, rispetto al calendario fissato negli atti di esecuzione o nei piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti, o in altra documentazione pertinente, la Commissione può chiederne i motivi allo Stato o agli Stati membri interessati che dispongono di **tre mesi** per rispondere.

La Commissione può quindi adottare una **decisione** indirizzata allo Stato membro o agli Stati membri interessati, e concedere **6 mesi** per porre rimedio.

Se la tratta soggetta a ritardo riguarda un **progetto finanziato con fondi dell'Unione** in regime di gestione diretta, può essere decisa una **riduzione dell'importo** della sovvenzione e/o una modifica **o una risoluzione della convenzione di sovvenzione**.

*Nella **relazione tecnica** si reputa eccessivamente vincolante l'obbligo di allineare i piani nazionali alle priorità e alle scadenze fissate a livello dell'UE e stabilite dal Coordinatore europeo e troppo rigida la procedura della notifica con 12 mesi di anticipo, anche in caso di sola modifica. Si rileva inoltre l'opportunità che la tempistica per far fronte a eventuali ritardi sia definita sulla base di un'analisi delle cause.*

L'adeguamento della rete TEN-T all'impatto della guerra in Ucraina

La [proposta di modifica](#) presentata lo scorso luglio ridefinisce parte dei tracciati dei corridoi di trasporto con l'obiettivo di **migliorare i collegamenti tra l'UE, l'Ucraina e la Moldavia** e di migliorare l'**interoperabilità ferroviaria** tra gli Stati membri. In particolare si prevede:

- l'estensione in **Ucraina e Moldavia** di **4 corridoi** di trasporto della rete centrale. I corridoi interessati sono: il **Mare del Nord-Mar Baltico** attraverso Leopoli e Kiev fino a Mariupol; il **Mar Baltico-Mar Nero-Mar Egeo** fino a Odessa, attraverso Leopoli e Chisinau; il **Mar Baltico-Mar Adriatico** e il **Reno Danubio** fino a Leopoli;
- la **rimozione** delle mappe indicative della rete nei territori della **Russia e Bielorussia** e l'inserimento delle mappe aggiornate dell'Ucraina;
- il "declassamento" (da centrale e globale) delle **connessioni di ultimo miglio** dei collegamenti transfrontalieri con **Russia e Bielorussia**. Tale modifica del rango di rete comporta una **minore priorità** nella realizzazione di tali collegamenti, il cui completamento è differito al 2050;
- l'introduzione, nello sviluppo di **nuove** linee ferroviarie, dell'obbligo di adozione dello **scartamento nominale standard europeo** (1435 mm) e la previsione, per **le linee esistenti**, di un **piano di migrazione** per adeguarle al nuovo requisito.

Sono sette gli Stati membri le cui reti ferroviarie si basano su uno scartamento diverso: **Irlanda** (1600 mm), **Finlandia** (1524 mm), **Estonia, Lettonia, Lituania** (1520 mm), **Portogallo e Spagna** (1668 mm). L'Irlanda viene esentata dall'obbligo di adottare lo scartamento standard in considerazione della sua situazione insulare.

La nuova proposta **non interviene sul territorio italiano**.

Reti Ten-T e ponte sullo stretto di Messina

Particolare rilievo ha assunto a più riprese nel dibattito politico e pubblico, la possibilità di inserire la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina nell'elenco di opere strategiche per il completamento della rete TEN-T. Al riguardo si segnala quanto precisato nel giugno 2021 dalla **Commissaria europea per i Trasporti, Adina Vălean** nella [risposta](#) all'[interrogazione](#) presentata dall'europarlamentare Vincenzo Sofo (Italia, ECR): "Il collegamento tra la Sicilia e l'Italia continentale fa parte della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Rientra già nel corridoio «Scandinavia-Mediterraneo» e, in quanto tale, fa parte della rete considerata di importanza unionale. Il collegamento non figura nell'elenco dei collegamenti transfrontalieri e collegamenti da realizzare per il completamento della rete TEN-T. Nell'ambito del dispositivo per la ripresa e la resilienza, le autorità nazionali sono state incaricate – prosegue la Commissaria - di elaborare piani nazionali per la ripresa e la resilienza, comprese misure sviluppate per una mobilità più sostenibile e intelligente, in collegamento con le relazioni e le raccomandazioni del ciclo del semestre europeo. La Commissione europea verificherà la coerenza degli investimenti, la loro maturità, il loro impatto socioeconomico in termini di creazione di posti di lavoro, crescita e resilienza dell'economia, il loro contributo alle transizioni climatica e digitale e la loro coerenza con i piani nazionali per il clima e l'energia e con altri programmi finanziati dall'UE. In particolare, il regolamento dell'UE che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza prevede

l'ammissibilità dei progetti realizzati tra febbraio 2020 e agosto 2026. È pertanto essenziale che gli Stati membri includano nei loro piani nazionali per la ripresa e la resilienza investimenti e riforme che possano essere completati entro tale orizzonte temporale".

Più di recente, [fonti di stampa](#) hanno dato notizia di una **lettera** di alcuni **eurodeputati italiani** alla presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen e alla stessa Commissaria per i Trasporti per chiedere **l'inclusione del Ponte sullo Stretto di Messina nella rete TEN-T**, attualmente oggetto di revisione. La lettera è sottoscritta dagli europarlamentari Vincenzo Sofo, Carlo Fidanza, Denis Nesci, Raffaele Stancanelli, Giuseppe Milazzo, Sergio Berlato, Pietro Focchi e Nicola Procaccini.

Lo stesso obiettivo, sempre secondo [fonti di stampa](#), sarebbe stato ribadito dal **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, Matteo Salvini nel corso di un incontro, il 5 dicembre scorso, con la Commissaria europea **Vălean**, la quale avrebbe dichiarato la disponibilità dell'Unione a finanziare, sulla base di un progetto, la prima fase di fattibilità dell'opera.

I finanziamenti per le reti TEN-T (a cura del Servizio Studi)

Per lo sviluppo delle Reti di Trasporto Trans-europee (TEN-T), **il regolamento (UE) n. 1316/2013**, che ha istituito il **"Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility-CEF)**, ha previsto uno **stanziamento** complessivo pari a 24,05 miliardi di euro, nell'ambito delle azioni del quadro finanziario **2014-2020**. In questo quadro, gli stanziamenti annuali sono stati poi autorizzati dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Il regolamento stabilisce le caratteristiche (sovvenzioni e contribuzioni in altre forme) ed i criteri per tale finanziamento europeo, di cui una parte è riservata agli Stati con PIL pro capite inferiore al 90% della media UE (tra cui non rientra l'Italia).

Il programma di sviluppo delle Reti TEN-T viene **cofinanziato dalla Commissione UE, insieme agli Stati nazionali, attraverso** appositi **bandi di gara**, con i quali vengono selezionati i progetti di interesse europeo che più contribuiscono agli obiettivi del programma.

A luglio 2021 è entrato in vigore il nuovo **Regolamento CEF 2.0**, che reca **33,71 miliardi** di euro per finanziare lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e ad alte prestazioni nei settori dei trasporti, del digitale e dell'energia, nel periodo **2021-2027**. Sempre nel 2021, inoltre, è stato approvato il programma dei primi **tre bandi annuali fino al 2023** con la dotazione di **7 miliardi** di euro, destinati a progetti infrastrutturali sulla TEN-T Centrale e Globale, alle applicazioni intelligenti e alle soluzioni innovative per i trasporti, alla sicurezza delle infrastrutture e alla loro sostenibilità, alle infrastrutture per i combustibili alternativi e alla mobilità militare. Nella seconda parte del 2022 e nel 2023 sono previsti due bandi di pari entità per iniziative simili.

Le reti TEN-T nel PNRR

La Missione 3 del **PNRR** è dedicata alle **"Infrastrutture per una mobilità sostenibile"** e vede, tra gli obiettivi comuni agli investimenti, anche la decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni attraverso lo spostamento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia. La principale componente (M3C1.1) è destinata agli **interventi sulla rete ferroviaria**, con interventi per 24,77 miliardi di euro. L'intermodalità e la logistica integrata rappresentano la seconda componente (M3C2), con risorse pari a 630 milioni di euro. Entrambe queste componenti prevedono **investimenti** che attengono allo sviluppo delle Reti TEN-T; in particolare si tratta dei seguenti:

1. **Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud** per passeggeri e merci (M3C1-Investimento 1.1): consiste nella costruzione di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee **Napoli-Bari** (1.400 mln €), **Salerno-Reggio Calabria** (1.800 mln €) e **Palermo-Catania** (1.440 mln €), che fanno parte della **rete centrale** TEN-T nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo;

2. **Linee ad Alta Velocità nel Nord che collegano all'Europa** (M3C1- I 1.2): consiste nella costruzione di **180 km** di infrastruttura ferroviaria ad **alta velocità** per passeggeri e merci sulle **linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e Verona Brennero**, della **rete centrale** TEN-T, per un totale di 8.570 mln €, sui corridoi Baltico-Adriatico, Scandinavo-Mediterraneo e sul corridoio Mediterraneo;
3. **Connessioni diagonali** (M3C1-I 1.3) per la costruzione di **87 km di ferrovia ad alta velocità**, sia per i passeggeri che per le merci, con finanziamenti per 1.580 mln €, sulle linee **Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto Potenza-Battipaglia**, che fanno parte della **rete globale** TEN-T;
4. **Sviluppo del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)**, con risorse per 2.970 mln € (M3C1-I 1.4), che consiste nell'equipaggiare 3400 km di rete RFI del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), conformemente al piano europeo per la sicurezza e l'interoperabilità delle reti europee;
5. **Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave** (M3C1-I 1.5), con risorse per 2.970 mln €, per migliorare 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico-Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda);
6. **Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud** (M3C1-I 1.7), in diversi punti critici del Sud Italia (linea Sibari-Catanzaro Lido-Reggio Calabria/Lamezia Terme, nonché linee in Molise, Basilicata ecc.), per realizzare gli interventi di **ultimo miglio ferroviario** per la **connessione di porti (Taranto e Augusta) e aeroporti (Salerno, Olbia, Alghero, Trapani e Brindisi)**, per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane del Mezzogiorno; i finanziamenti ammontano a 2.400 mln €;
7. **Digitalizzazione della catena logistica** (M3C2-I 2.1), con investimenti per 250 mln €, per realizzare un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla dematerializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni e sviluppando i *Port Community Systems (PCS)*.

L'Allegato infrastrutture al DEF 2022

L'Allegato Infrastrutture rappresenta il documento ufficiale di pianificazione della mobilità e di individuazione delle infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese, così integrando le condizioni di pianificazione di dettaglio necessarie per fruire dei fondi europei 2021-2027.

Come già ricordato, la proposta di regolamento in esame prevede espressamente che gli Stati membri provvedano affinché i **piani nazionali in materia di trasporti e di investimenti siano coerenti** con la politica dell'UE in materia di trasporti, con le priorità e le scadenze stabilite nel regolamento stesso e **con le priorità stabilite per i corridoi TEN-T**.

L'**Allegato al DEF 2022**, nell'ottica della sostenibilità ambientale e in linea con le priorità politiche dell'Unione europea delineate nel **Green Deal** e nel pacchetto "**Fit for 55**" e nel quadro dell'**Agenda 2030** dell'ONU, contiene, oltre alle linee programmatiche di azione ed al quadro delle risorse e degli interventi prioritari, anche una sintesi del quadro normativo europeo in materia, citando espressamente la **revisione del regolamento sulle Reti TEN-T** e indicando che tra le **priorità** del Paese rientrano:

- l'inclusione del porto di **Civitavecchia** nella rete dei porti *Core*;
- il completamento della **dorsale adriatica**;
- la **specializzazione delle linee ferroviarie** della rete *Core* dedicate al traffico passeggeri e merci;

- l'inclusione della parte mancante della **sezione stradale e ferroviaria Jonica** nella rete di rango *Comprehensive*;
- l'**ampliamento** della **rete dei nodi urbani** interessati;
- la **conversione delle Autostrade del Mare** con vincoli meno stringenti per i porti, a favore della nuova nozione di Spazio marittimo;
- il riallineamento delle **vie di accesso** al valico del **Brennero**, alla **Torino Lione**, nonché alla **Venezia-Trieste**.

Attività parlamentare nella XVIII legislatura

Si ricorda che nella scorsa legislatura la IX Commissione Trasporti aveva avviato il 22 giugno 2022 l'esame della proposta COM(2021)812 ai sensi dell'art. 127 del Regolamento. In precedenza la stessa Commissione aveva approvato, il **9 dicembre 2021**, una **Risoluzione (7-00692)** in materia.

Esame presso le istituzioni europee

Presso il Parlamento europeo la [proposta di revisione](#) e la successiva [proposta di modifica](#) sono stati assegnati alla Commissione per i Trasporti e il Turismo (**TRAN**) che ha nominato relatori gli eurodeputati **Barbara Thaler** (PPE, Austria) e **Dominique Riquet** (Renew Europe, Francia).

Il termine per la presentazione degli emendamenti in commissione è scaduto lo **scorso 10 novembre**. Sono stati presentati circa 1900 emendamenti, alcuni dei quali concernono specificamente l'Italia, prospettando l'inserimento di ulteriori **aeroporti, porti o terminali ferroviario-stradali** nella rete globale o di nuovi **nodi urbani e terminali ferroviario-stradali** nella rete centrale.

L'esame degli emendamenti sarà avviato **in commissione** il prossimo **8 dicembre**, mentre si dovrebbe procedere al voto degli stessi nel corso del mese di gennaio. Non è stata fissata una data l'avvio dell'esame della proposta in plenaria.

Presso il Consiglio dell'UE la proposta è stata esaminata dal Gruppo di lavoro "Trasporti intermodali e reti". Il 3 novembre scorso il Consiglio Trasporti del 5 dicembre ha approvato un orientamento generale sulla proposta fondato su un progetto della Presidenza ceca, che prospetta modifiche contenute alla proposta della Commissione. In particolare:

- si inserisce nel preambolo il riferimento alla necessità di risorse aggiuntive per l'implementazione dei nuovi requisiti richiesti, in particolare sull'infrastruttura ferroviaria;
- si rivede in senso meno stringente alcuni requisiti tecnici per l'infrastruttura ferroviaria: il requisito dell'esercizio di vagoni di almeno 740 m sarebbe soddisfatto se, su una linea a doppio binario, almeno una traccia oraria e una direzione in media su base giornaliera, può essere assegnata a treni merci con una lunghezza di almeno 740 m; eleva a 25 minuti il tempo massimo consentito di sosta alle stazioni transfrontaliere; si prevede un'altezza minima di 27 cm (e non 33) per i vagoni impegnati nel trasporto intermodale di semirimorchi (considerando 40 bis);
- si precisa che gli atti di esecuzione con cui la Commissione specifica il livello delle acque delle vie navigabili interne debbano essere coerenti con i requisiti fissati da accordi internazionali e accordi tra gli Stati membri;
- si prevede che il piano di lavoro del coordinatore europeo identifichi tra l'altro i collegamenti mancanti e le strozzature, anche operative, che ostacolano lo sviluppo e l'implementazione del corridoio di trasporto, con particolare riguardo alle sezioni transfrontaliere.

I passaggi successivi della procedura di esame della proposta sono strettamente connessi alla possibilità che nel corso del mese di gennaio Parlamento europeo, Consiglio e Commissione decidano di avviare un trilogico per concordare le modifiche da apportare alla proposta iniziale della Commissione in vista della definitiva approvazione del regolamento.

I triloghi sono riunioni **informali di rappresentanti** a livello politico **del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione**, volte, in coerenza con il principio di cooperazione interistituzionale, a **definire un accordo sugli emendamenti** da apportare alle proposte legislative esaminate secondo la procedura ordinaria. Possono essere organizzati in **qualsiasi fase della procedura legislativa** e

addivenire ai c.d. "accordi in prima lettura", "accordi all'inizio della seconda lettura" o "accordi in seconda lettura", oppure in un "progetto comune" in sede di conciliazione.

I partecipanti ai triloghi operano sulla base di **mandati di negoziato** loro conferiti dalle rispettive istituzioni: dalla **commissione competente o dall'Aula per il Parlamento europeo**, solitamente dal **Comitato dei Rappresentanti permanenti** (COREPER) per il Consiglio dell'UE, dal **collegio dei Commissari** per la Commissione europea.

L'eventuale accordo raggiunto in sede di trilogio è privo di effetti giuridici e deve essere **approvato in base alle procedure formali** applicabili da ciascuna delle tre istituzioni.

Esame presso altri Parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal **sito IPEX**, l'esame della proposta iniziale della Commissione **COM(2021)812** è stato **completato** da parte del Consiglio federale austriaco, del **Senato francese**, del Bundesrat tedesco, delle Cortes Generales di Spagna, del Sejm polacco, del Seimas della Repubblica di Lituania e delle due Camere del parlamento della Repubblica Ceca. Risulta in corso d'esame presso i Parlamenti danese, finlandese, irlandese e svedese, presso l'Assemblea nazionale slovena, il Senato polacco e il Parlamento croato.

Sulla proposta modificata **COM(2022)384** si è già pronunciata l'Assemblea Nazionale slovena mentre è tuttora in corso l'esame presso i parlamenti di Lettonia, Danimarca e Lituania nonché presso il Senato polacco.